# Société des traversiers du Québec

## Rapport annuel 1981 • 1982

Société des traversiers
du Québec

Siège social: 109, rue Dalhousie
Québec, Québec
G1K 4B9

Adresse postale: Case postale 36
Station «B»
Québec, Québec
G1K 7A1



Dépôt légal
3e trimestre 1982
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN: 2-550-02589-X

Monsieur Claude Vaillancourt
Président de l'Assemblée nationale
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel des activités de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 1982.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Michel Clair

Québec, le 30 juin 1982

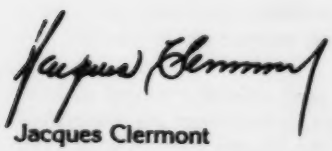
Monsieur Michel Clair
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de l'article 19 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q. 1978, c. S-14), j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel des activités de l'entreprise pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1982.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le président-directeur général,



Jacques Clermont

Québec, le 29 juin 1982

## Table des matières


| | |
|---|---|
| Définition et rôle de la S.T.Q. | 6 |
| Conseil d'administration et direction | 7 |
| Message du président-directeur général | 9 |
| Faits saillants de l'exercice | 11 |
| Les traverses administrées par la S.T.Q. | 13 |
| Revue statistique | 14 |
| États financiers | |
| Rapport du vérificateur | 23 |
| Bilan | 24 |
| Résultats et bénéfices non répartis | 26 |
| Évolution de la situation financière | 27 |
| Notes complémentaires | 28 |


## Définition et rôle de la Société des traversiers du Québec

La Société des traversiers du Québec (S.T.Q.) est une compagnie à fonds social constituée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale le 4 juin 1971. Son capital-actions fait partie du domaine public et il est détenu par le ministre des Finances. L'autorité de tutelle est exercée par le ministre des Transports.

La S.T.Q. a pour objectif principal de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs qui sont situés dans le Québec.

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et Lévis, la S.T.Q. s'est développée rapidement au cours des années et elle administre maintenant six traverses.

## Conseil d'administration:

**Jacques Clermont**
Président-directeur général
Société des traversiers du Québec

**Jean-Yves Gagnon**
Sous-ministre
Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement

**Cyrille Jutras**
Vice-président des ressources humaines
L'Industrielle compagnie d'assurance sur la vie

**Ghislain Leblond**
Sous-ministre adjoint
Ministère des Transports

## Direction:

Président-directeur général
**Jacques Clermont**

Adjoint au président-directeur général
**Marcel Latouche**

Secrétaire et conseiller juridique
**Jocelyn Fortier**

Directeur des opérations
**Patrice Saint-Amant**

Directeur des services administratifs et financiers
**Gaston Saucier**

Directeur du personnel et des relations de travail
**Jules Laplerre**

## Message du président-directeur général

L'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1982 a été marqué du signe de l'austérité. Devant la stagnation des revenus et la hausse constante des frais d'exploitation, diverses mesures ont été prises afin de ralentir la croissance du déficit. Ces mesures font suite aux demandes des autorités gouvernementales visant à réduire le rythme d'accroissement des subventions versées à la S.T.Q.. Elles tiennent compte du contexte économique et financier dans lequel la S.T.Q. évolue.

La perte encourue durant l'exercice 1981-1982 totalise 16 904 258 $ avant la contribution du gouvernement du Québec, par rapport à 12 859 918 $ l'année précédente. Cette forte augmentation est d'abord attribuable à la hausse générale des frais d'exploitation, particulièrement la main-d'oeuvre, le carburant, l'entretien et la réparation des navires. Elle s'explique également par le fait que la traverse Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine, acquise en juillet 1980, ne rapporte aucun revenu et que son coût d'exploitation ne couvre qu'une période de huit mois et demi en 1980-1981 par rapport à douze mois en 1981-1982. De plus, il faut souligner le fait qu'une bonne partie des usagers jouissent de la gratuité à certaines de nos autres traverses également. Enfin, signalons que la plupart des mesures d'économie mises en place durant l'exercice écoulé ne se feront sentir qu'au cours des années suivantes.

Le pourcentage d'autofinancement de la S.T.Q. est passé de 30,7 à 24,8 entre 1980-1981 et 1981-1982. La hausse générale des tarifs, qui est entrée en vigueur le 15 mai 1982, ne devrait pas avoir d'effet significatif sur la marge d'autofinancement mais contribuera à réduire quelque peu les subventions gouvernementales.

Des études ayant démontré que nos navires étaient nettement sous-utilisés à certaines heures et à certaines périodes de l'année, les horaires ont été modifiés. Cette rationalisation permet de continuer à offrir un service adéquat à la population tout en allégeant les coûts d'exploitation. Les statistiques indiquent que la fiabilité du service s'est maintenue tout au long de l'année, et rares sont les traversées qui ont dû être annulées. Voilà qui est remarquable si l'on tient compte des conditions difficiles de navigation dans les glaces durant l'hiver.

Comme par les années passées, une grande attention a été portée à la flotte de navires afin de la maintenir en bonne condition et d'assurer la sécurité des personnes et des véhicules transportés.

Les installations terrestres utilisées par la S.T.Q., particulièrement celles qui ne lui appartiennent pas, sont parfois déficientes. C'est le cas notamment à Baie-Comeau où le quai nécessite des réparations majeures.

Les relations de travail continuent à faire l'objet d'une préoccupation continuelle et tout est mis en oeuvre afin d'assurer un climat sain, susceptible de favoriser une productivité élevée et un service efficace. Malheureusement, nous avons eu à déplorer une grève des douze matelots affectés à la traverse Sorel / Saint-Ignace-de-Loyola, ce qui a eu pour effet de paralyser l'activité à cet endroit pendant près de six mois. La plupart des conventions collectives qui lient la S.T.Q. à ses quelque 500 salariés viendront à échéance le 31 décembre 1982.

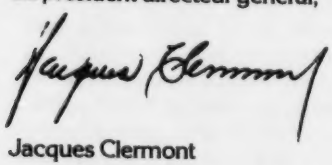
Un nouveau projet de modifications à la loi constitutive de la S.T.Q. a été soumis aux autorités gouvernementales. Les changements proposés visent à améliorer le fonctionnement de l'organisme.

L'avenir de la S.T.Q. est conditionné par les besoins de la clientèle et les ressources financières dont elle peut disposer. Une reprise de l'activité économique sur la Côte-Nord, qui permettrait de renverser la tendance à la baisse de l'achalandage aux traverses Matane / Baie-Comeau / Godbout et Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine, aurait un impact positif sur nos opérations.

La composition du Conseil d'administration n'a pas été modifiée au cours du dernier exercice. La compétence et l'expérience professionnelle diversifiée des administrateurs permettent à la S.T.Q. de bénéficier de conseils éclairés.

J'aimerais me joindre aux membres du Conseil d'administration pour remercier le personnel des services rendus ainsi que pour la compréhension manifestée lors de l'application des compressions budgétaires.

Le président-directeur général,



Jacques Clermont

## Faits saillants

### L'achalandage

Les tableaux I et II contiennent des données comparatives relativement au nombre de personnes et de véhicules transportés au cours des quatre dernières années. On observe durant cette période une hausse d'environ 30% et 50% respectivement au chapitre des personnes et des véhicules, pour l'ensemble de la S.T.Q.. Cette forte augmentation est attribuable principalement à la prise en charge de la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine à l'été 1980. Ailleurs, les fluctuations sont minimes d'une année à l'autre sauf à Québec/Lévis où on note un accroissement à peu près constant.

À Matane/Baie-Comeau/Godbout ainsi qu'à Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine, une importante baisse d'achalandage a commencé à se manifester vers la fin de 1981.

### Les traversées effectuées

Le tableau III indique le nombre de traversées effectuées par rapport à ce qui était prévu aux horaires. Si l'on fait abstraction de la traverse Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola, vu les circonstances exceptionnelles, à peine 2,6% des traversées n'ont pu être effectuées. Cette grande fiabilité reflète les efforts constants déployés pour assurer un service de qualité aux usagers.

Aux heures de pointe, ainsi que durant la saison estivale, il arrive que des véhicules doivent être laissés sur le quai faute d'espace sur les navires. En tout temps, cependant, les places réservées aux piétons sont suffisantes. À Matane, où l'engorgement se produit à certaines périodes de l'année, un système de réservation pour véhicules permet d'alléger le problème.

### La flotte

Par suite de l'acquisition d'un traversier neuf, le N.M. Grue-des-Îles, la flotte est maintenant composée de 13 navires de caractéristiques fort différentes. Deux de ceux-ci, soit le N.M. Saguenay et le N.M. Charlevoix, ont été mis en vente. Bien qu'elle réponde adéquatement aux besoins actuels des usagers, la flotte devra être modernisée dès que les conditions financières le permettront.

Afin de satisfaire aux exigences de sécurité de la Garde côtière canadienne et maintenir les navires en bon état, ceux-ci sont envoyés régulièrement en cale sèche pour inspection et réparation. Une attention particulière est apportée à leur entretien dans le but de maximiser le rendement et réduire les frais d'utilisation.

La période de rodage des traversiers jumeaux mis en service sur la rivière Saguenay en juillet 1980, s'avère plus longue que prévue. Cela a entraîné quelques interruptions de service et nécessité des réparations inattendues.

### Les relations de travail

Deux conventions collectives ont été renouvelées durant l'exercice écoulé. Les relations de travail ont été bonnes si ce n'est une grève des matelots qui est venue interrompre le service à la traverse Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola entre le 12 juin et le 9 décembre 1981.

Tout comme pour l'ensemble des salariés de la fonction publique québécoise, la plupart des conventions collectives expirent le 31 décembre 1982. Comme par le passé, les questions relatives à la rémunération ainsi qu'à certains avantages sociaux accordés aux employés des secteurs public et parapublic, seront négociées à une table centrale entre les représentants du gouvernement et ceux du front commun syndical.

### Les infrastructures

La S.T.Q. utilise des quais et des gares qui appartiennent pour la plupart au ministère des Transports du Québec et au gouvernement du Canada qui se chargent de leur entretien. Le programme de modernisation amorcé il y a quelques années s'est poursuivi, quoique à un rythme réduit.

Des retards dans la construction des débarcadères à Tadoussac et à Baie-Sainte-Catherine ont perturbé quelque peu le service à cet endroit et entraîné des frais supplémentaires. On prévoit que ces nouvelles installations seront complétées durant l'été 1982.

En ce qui concerne le projet de gare intermodale à Lévis, les travaux préliminaires ont été complétés et les négociations se poursuivent avec le maître d'oeuvre de l'ouvrage, Via Rail, dans l'espoir d'en arriver à une entente mutuellement acceptable.

### Les services accessoires

Parmi les mesures prises pour réduire les frais, il faut signaler la fermeture du bar et de la cafétéria à la traverse Matane / Baie-Comeau / Godbout. Cette traverse était seule à offrir ces services, tous deux déficitaires. Par ailleurs, des machines distributrices exploitées par un concessionnaire permettent aux passagers de prendre un repas chaud ou froid durant la traversée.

### La traverse Île aux Grues / Montmagny

En avril 1981, le gouvernement a confié à la S.T.Q. la responsabilité d'assurer la liaison maritime entre l'Île aux Grues et Montmagny. Un contrat de service a été accordé à cette fin à Navigation Lavoie Inc., une entreprise locale spécialisée dans ce type d'opération. En juillet 1981, le N.M. Grue-des-Îles, d'une capacité de 120 passagers et de 24 automobiles, a été affecté à cette traverse.

Le service de traversier est traditionnellement interrompu à cet endroit durant l'hiver et l'horaire est établi en fonction des marées.

### Opérations de sauvetage

Le 25 décembre 1981, jour de Noël, le N.M. Camille-Marcoux qui effectue la navette entre Matane, Baie-Comeau et Godbout mais dont l'équipage était en congé, a été appelé à la rescousse du N.M. Hudson Transport en perdition dans le golfe Saint-Laurent. Le 16 janvier 1982, une opération semblable a été effectuée afin de secourir cette fois les personnes à bord du N.M. Mothi.

Ces interventions ont permis de sauver des vies humaines et de limiter les dommages matériels. Le courage et la solidarité manifestés par l'équipage du N.M. Camille-Marcoux à ces deux occasions sont tout à son honneur.

### Conseil d'administration et direction

Au cours de l'exercice écoulé, le conseil d'administration s'est réuni cinq fois. L'un des cinq postes d'administrateur est demeuré vacant.

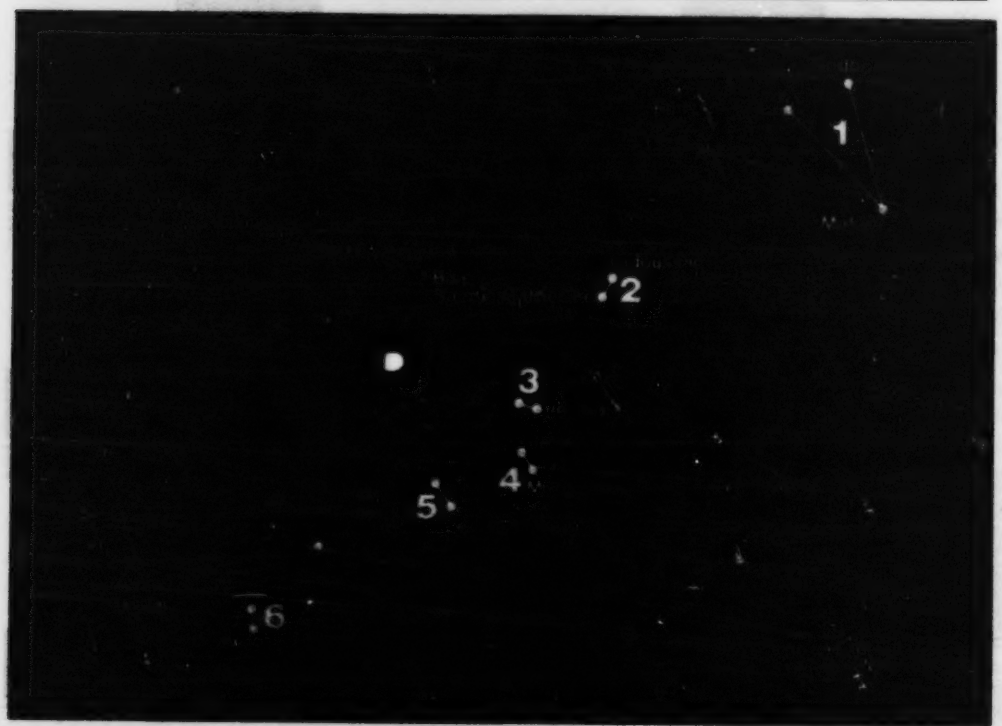
Un nouveau poste de secrétaire et conseiller juridique a été créé afin de combler des besoins croissants et limiter le recours à des spécialistes de l'extérieur. Me Jocelyn Fortier est entré en fonction le 14 décembre 1981.

## Les traverses administrées par la Société des traversiers du Québec

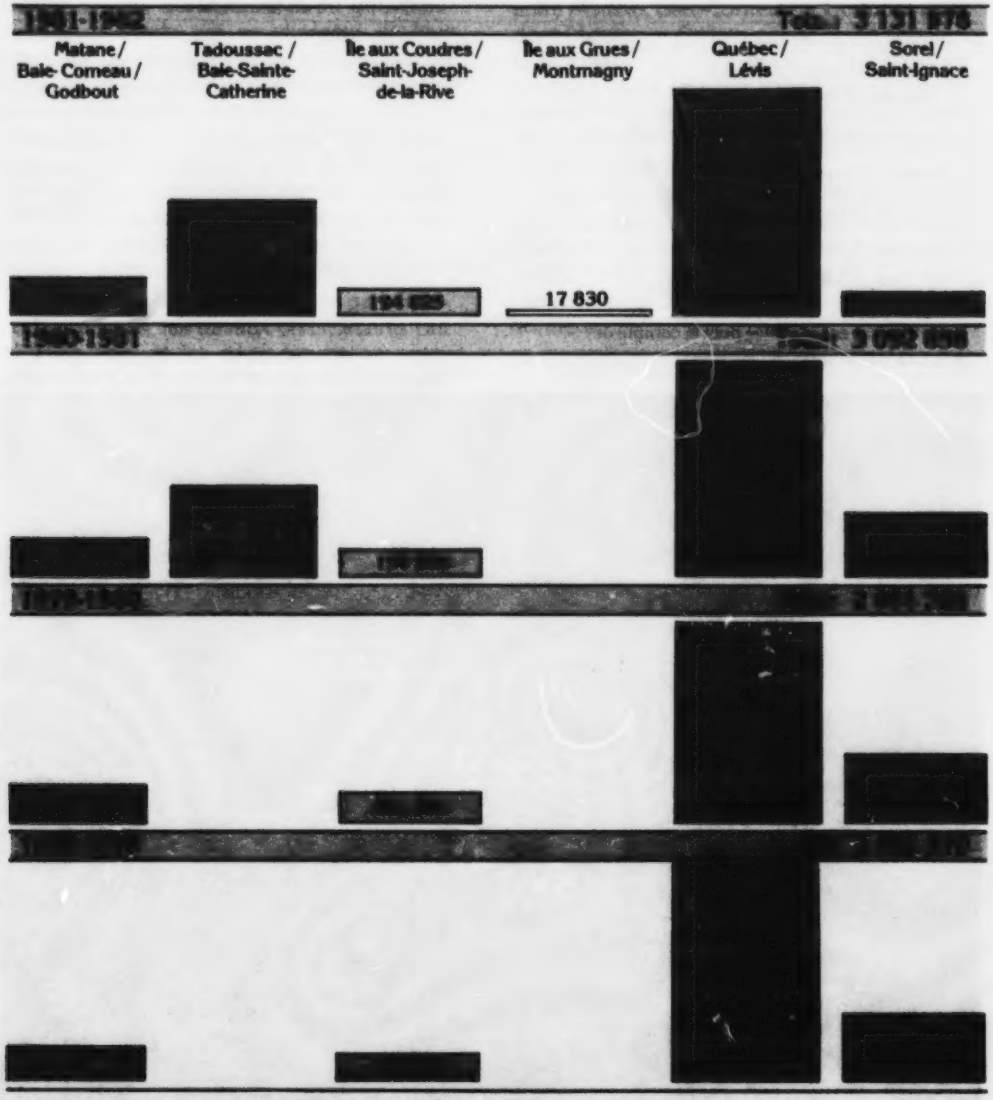
(la distance et la durée sont approximatives)

| | Distance en kilomètres | Durée |
|---|---|---|
| 1. Matane/Baie-Comeau/Godbout | | |
| Matane/Baie-Comeau | 62,1 | 2 h 30 min |
| Matane/Godbout | 55,3 | 2 h 15 min |
| 2. Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine | 1,6 | 10 min |
| 3. Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive | 3,7 | 15 min |
| 4. Île aux Grues/Montmagny* | 7,8 | 30 min |
| 5. Québec/Lévis | ·1 | 10 min |
| 6. Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola | 1,6 | 10 min |

* Cette traverse est exploitée pour le compte de la S.T.Q. par Navigation Lavoie Inc.

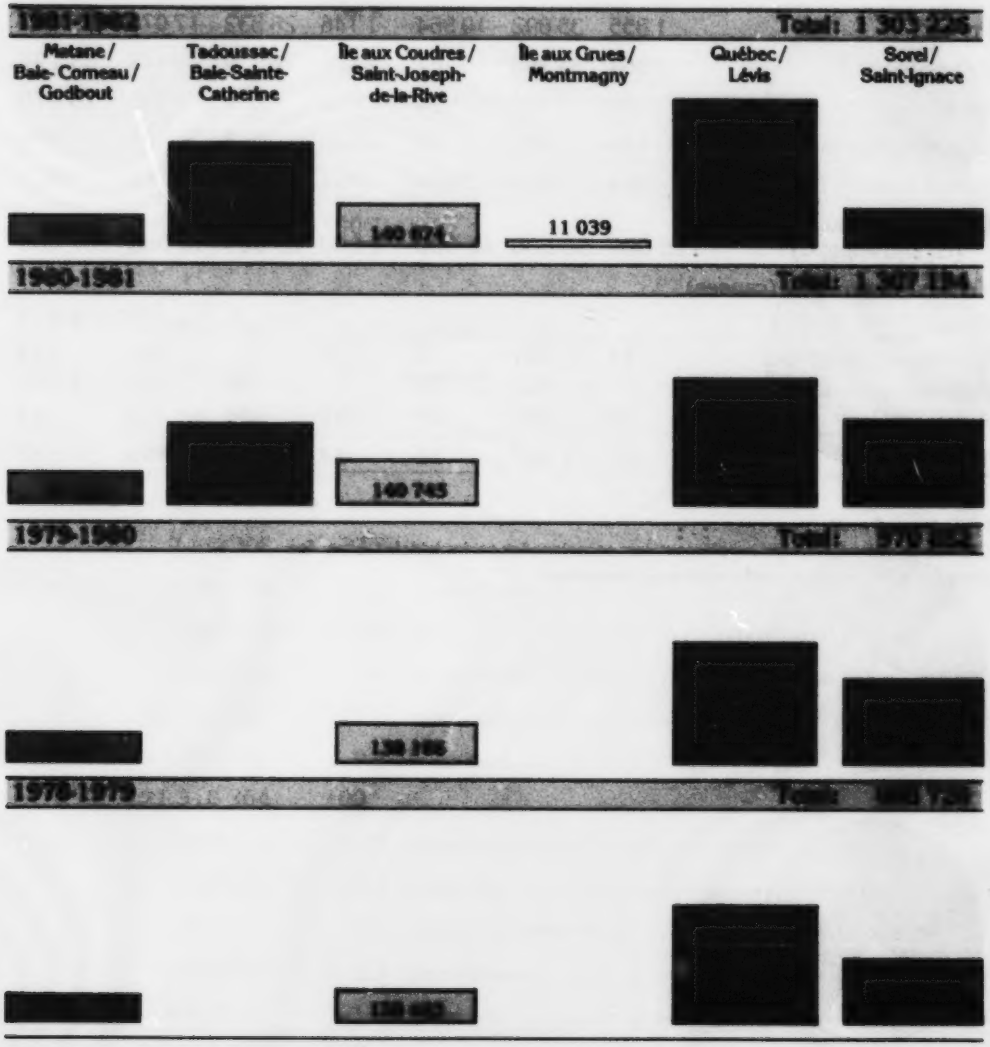


## Tableau 1 – Nombre de passagers transportés




(1) Grève de 6 mois. (2) À partir du 13 juillet 1980. (3) Grève de 5 mois.

## Tableau II – Nombre de véhicules transportés




(1) Grève de 6 mois.
(2) À partir du 13 juillet 1980.
(3) Grève de 5 mois.

## Tableau III – Les traversées en 1981-1982

| | Matane / Baie-Comeau / Godbout | Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine | Île aux Coudres / Saint-Joseph | Île aux Grues / Montmagny | Québec / Lévis | Sorel / Saint-Ignace (1) | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Prévues | 1 855 | 35 892 | 10 864 | 1 146 | 28 832 | 17 078 | **95 667** |
| Effectuées (2) | 1 964 | 34 788 | 10 787 | 1 128 | 28 379 | 8 148 | **85 194** |
| Annulées | 30 | 1 367 | 84 | 42 | 501 | 8 955 | **10 979** |
| Supplémentaires | 139 | 263 | 7 | 24 | 48 | 25 | **506** |
| % de réussite (3) | 98,4 | 96,2 | 99,2 | 95,2 | 98,3 | 47,6 | **88,5** |
| **Distance parcourue (en km, approx.)** | **115 000** | **56 000** | **40 000** | **9 000** | **29 000** | **13 000** | **262 000** |
| **Traversées annulées (causes)** | | | | | | | |
| Grève | | | | | | 8 627 | **8 627** |
| Conditions climatiques | 14 | 187 | 12 | 32 | 317 | 151 | **713** |
| Réparation des navires | | 867 | 36 | | 88 | 165 | **1 156** |
| Autres | 16 | 313 | 36 | 10 | 96 | 12 | **483** |
| **Total** | **30** | **1 367** | **84** | **42** | **501** | **8 955** | **10 979** |

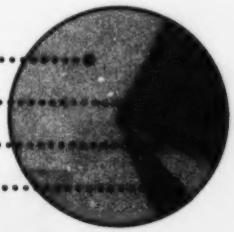
**(1) Grève de 6 mois.**

**(2) Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.**

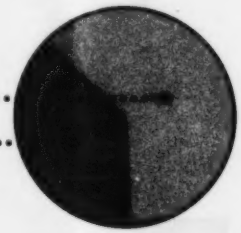
**(3) Sans tenir compte des traversées supplémentaires.**

## Tableau IV – Résultats financiers par traverse en 1981-82 (1)

| Revenus | En $ | en % | |
|---|---|---|---|
| | 3 017 613 | 63,6 | Matane |
| | 1 184 100 | 25 | Québec / Lévis |
| | 276 525 | 5,8 | Sorel |
| | 263 026 | 5,6 | Île aux Coudres |
| | **4 741 264** | **100** | |

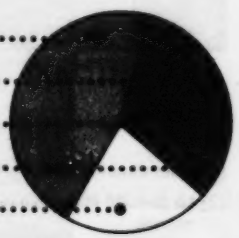


| | | | |
|---|---|---|---|
| | 2 954 144 | 62,3 | Véhicules |
| | 1 787 120 | 37,7 | Passagers |
| | **4 741 264** | **100** | |



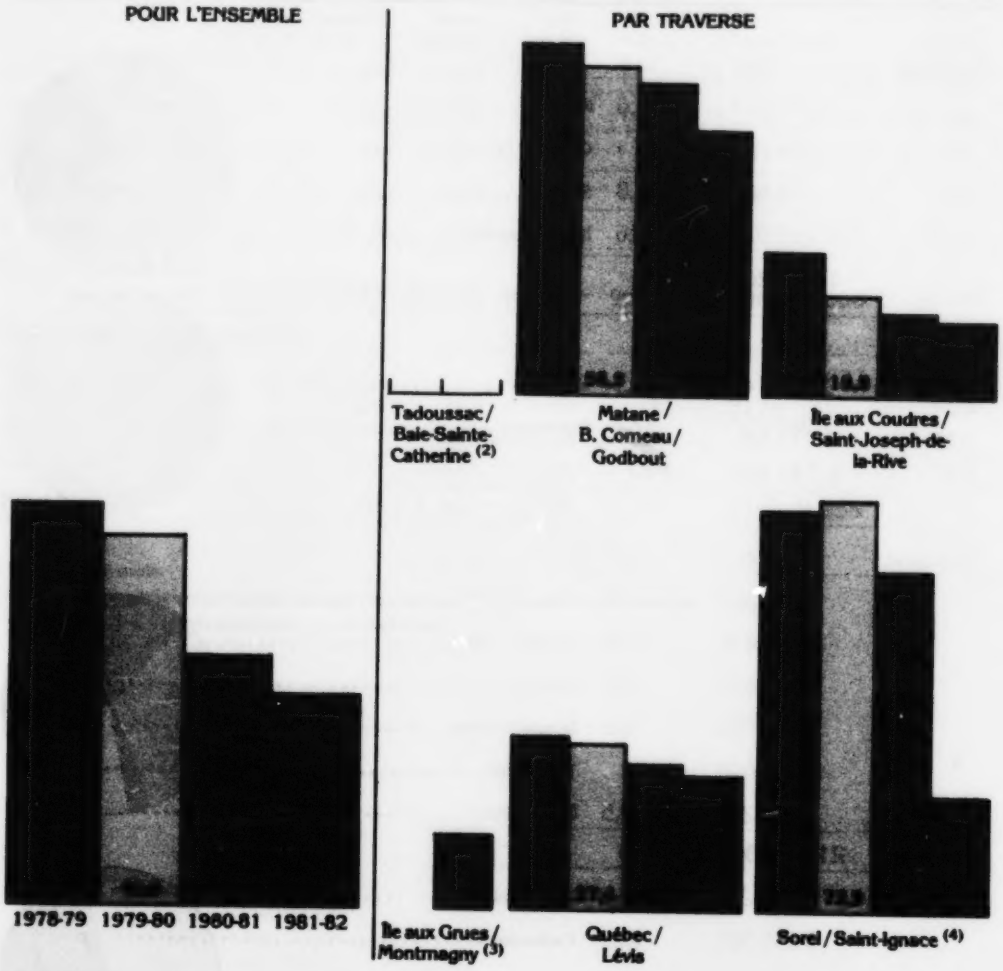
| Dépenses | En $ | en % | |
|---|---|---|---|
| | 7 132 308 | 33,5 | Matane |
| | 5 620 476 | 26,4 | Québec / Lévis |
| | 1 448 875 | 6,8 | Sorel |
| | 1 888 794 | 8,8 | Île aux Coudres |
| | 4 701 690 | 22 | Tadoussac |
| | 526 221 | 2,5 | Île aux Grues |
| | **21 318 364** | **100** | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 9 872 229 | 46,3 | Masse salariale |
| | 3 256 590 | 15,3 | Carburant |
| | 1 802 111 | 8,5 | Entretien et réparations |
| | 1 777 202 | 8,3 | Amortissement |
| | 4 610 232 | 21,6 | Autres frais |
| | **21 318 364** | **100** | |



(1) En vertu du contrat entre la S.T.Q. et Navigation Lavoie Inc., les revenus provenant du service de traverse entre l'île aux Grues et Montmagny (46 663 $ en 1981-1982) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

## Tableau V – Pourcentage d'autofinancement (1)



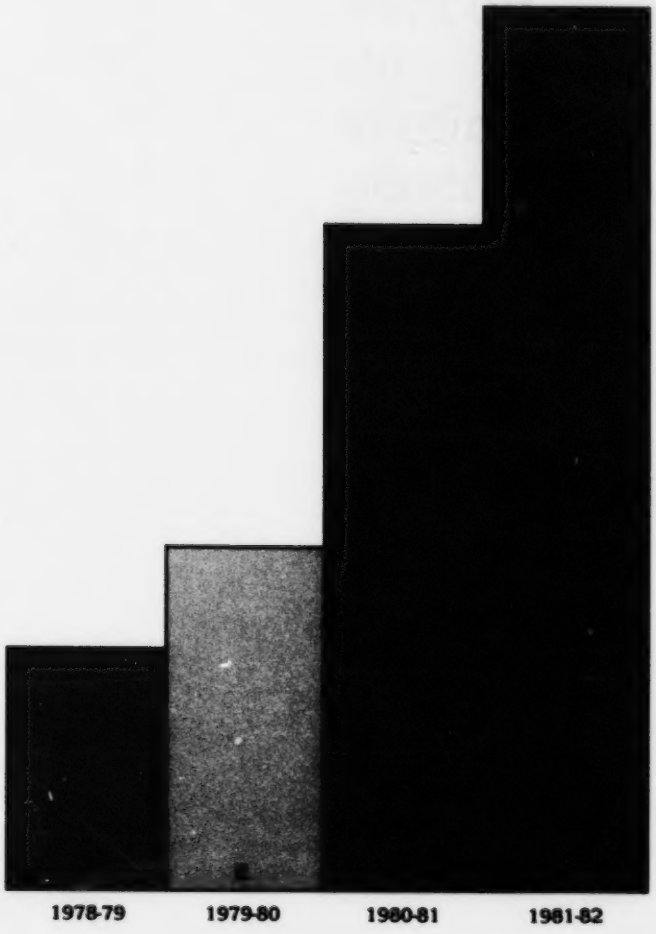

(1) L'autofinancement représente le rapport entre les revenus et les dépenses.

(2) La gratuité étant totale à cette traverse qui est exploitée par la S.T.Q. depuis le 13 juillet 1980, l'autofinancement est nul.

(3) Cette traverse a été prise en charge par la S.T.Q. en 1981.

(4) Grève de 6 mois en 1981-1982.

**Tableau VI** – Subventions versées à la S.T.Q. par le gouvernement (en millions de $)



# Rapport du vérificateur général

États financiers
de l'exercice terminé
le 31 mars 1982

## Rapport du vérificateur

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1982 ainsi que l'état des résultats et des bénéfices non répartis et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 mars 1982 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date, selon les principes comptables généralement reconnus appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le Vérificateur général du Québec
Rhéal Chatelain, f.c.a.

Québec, le 4 juin 1982.

# Bilan au 31 mars 1982

## ACTIF

| | 1982<br>$ | 1981<br>$ |
|---|---|---|
| **A COURT TERME** | | |
| Encaisse et dépôts à terme | 2 580 579 | 1 069 664 |
| Débiteurs et intérêts courus | 97 014 | 271 228 |
| Subventions à recevoir — gouvernement du Québec (note 9) | 120 560 | 744 331 |
| Stock | 6 222 | 36 307 |
| | **2 804 375** | **2 121 530** |
| **PLACEMENT (note 3)** | 55 000 | 55 000 |
| **IMMOBILISATIONS (note 4)** | 13 800 232 | 13 087 901 |
| **FRAIS REPORTÉS (note 5)** | 430 666 | 469 817 |
| | **17 090 273** | **15 734 248** |

**Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.**

Pour le conseil d'administration

(Jacques Clermont), administrateur

(Cyrille Jutras), administrateur

## PASSIF

| | 1982<br>$ | 1981<br>$ |
|---|---|---|
| **À COURT TERME** | | |
| Comptes-fournisseurs et frais courus | 1 563 634 | 1 296 625 |
| **Dette à long terme (note 6)** | 1 400 000 | 1 400 000 |
| **Crédit reporté (note 7)** | 12 160 799 | 11 205 116 |
| | **15 124 433** | **13 901 741** |
| **AVOIR DE L'ACTIONNAIRE** | | |
| **Capital-actions** | | |
| Autorisé : 100 000 actions d'une valeur nominale de 100 $ chacune<br>Émis et payé : 15 000 actions | 1 500 000 | 1 500 000 |
| **Bénéfices non répartis** | 465 840 | 332 507 |
| | **1 965 840** | **1 832 507** |
| | **17 090 273** | **15 734 248** |

## Résultats et bénéfices non répartis de l'exercice terminé le 31 mars 1982

| | 1982<br>$ | 1981<br>$ |
|---|---|---|
| **Revenus** | | |
| Transport des véhicules | 2 954 144 | 3 298 529 |
| Transport des piétons | 1 787 120 | 1 755 948 |
| | **4 741 264** | **5 054 477** |
| **Dépenses** | | |
| Frais d'exploitation | 17 443 185 | 14 106 081 |
| Frais généraux et d'administration | 2 452 222 | 1 929 332 |
| Amortissement des immobilisations | 1 945 769 | 1 870 420 |
| Amortissement des frais reportés (note 5) | 39 151 | 39 151 |
| | **21 880 327** | **17 944 984** |
| | **17 139 063** | **12 890 507** |
| **Autres revenus (note 8)** | **234 805** | **30 589** |
| **Perte avant participation du gouvernement du Québec et poste extraordinaire** | **16 904 258** | **12 859 918** |
| Participation du gouvernement du Québec (note 9) | 17 037 591 | 13 274 837 |
| **Bénéfice avant poste extraordinaire** | **133 333** | **414 919** |
| Différence entre le prix d'achat et la valeur nette des actifs acquis | | 293 868 |
| **Bénéfice net de l'exercice** | **133 333** | **121 051** |
| **Bénéfices non répartis au début** | **332 507** | **211 456** |
| **Bénéfices non répartis à la fin** | **465 840** | **332 507** |

**Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.**

# Évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 mars 1982

| | 1982<br>$ | 1981<br>$ |
|---|---|---|
| **PROVENANCE DES FONDS** | | |
| Bénéfice avant poste extraordinaire | 133 333 | 414 919 |
| Éléments n'affectant pas les fonds | | |
| Amortissement des immobilisations | 1 945 769 | 1 870 420 |
| Amortissement des frais reportés | 39 151 | 39 151 |
| Virement de crédit reporté | (1 667 031) | (1 630 506) |
| Perte sur dispositions d'immobilisations | | 2 746 |
| Fonds provenant des opérations | 451 222 | 696 730 |
| Participation gouvernementale — immobilisations acquises par donation (contrepartie) | 2 622 714 | |
| Subvention du gouvernement du Québec pour l'acquisition d'immobilisations | | 8 710 |
| Produit de dispositions d'immobilisations | | 10 077 260 |
| Emprunts à long terme | | 2 508 000 |
| | **3 073 936** | **13 290 700** |
| **UTILISATION DES FONDS** | | |
| Immobilisations acquises par donation du gouvernement du Québec (contrepartie) | 2 622 714 | |
| Acquisition d'immobilisations | 35 386 | 2 860 216 |
| Remboursement d'emprunts à long terme | | 10 000 000 |
| Différence entre le prix d'achat et la valeur nette des actifs acquis | | 293 868 |
| | **2 658 100** | **13 154 084** |
| **Augmentation du fonds de roulement** | **415 836** | **136 616** |
| **Fonds de roulement au début** | **824 905** | **688 289** |
| **Fonds de roulement à la fin** | **1 240 741** | **824 905** |

**Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.**

# Notes complémentaires

## 1. Constitution et objet

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au ministre des Finances. La Société a pour objet notamment de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés dans le Québec.

## 2. Conventions comptables

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus et dans les limites raisonnables de l'importance relative.

**Stock**

Le stock est évalué au moindre du coût et de la valeur nette de réalisation.

**Immobilisations**

Une valeur basée sur le coût d'origine ou sur la valeur municipale ou déterminée à la suite d'une évaluation technique a été attribuée aux immobilisations acquises par donation. Les autres immobilisations sont inscrites au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode du taux constant sur le solde dégressif (quais 5%, bâtiments 10%, navires 15%, ameublement et équipement 20%, roulant 30%).

**Crédit reporté — Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations**

La valeur attribuée aux biens acquis par donation ou à l'aide de subventions spécifiques est inscrite au compte crédit reporté et virée à l'état des résultats au fur et à mesure que les immobilisations en cause sont amorties.

**Recouvrement des assureurs**

Le recouvrement des assureurs résultant d'accidents imputables aux navires de la Société est comptabilisé lors de l'encaissement.

## 3. Placement

Ce placement a été cédé à titre gratuit par le gouvernement du Québec à la Société et représente le coût d'origine de 55 000 actions ordinaires classe « A » des 767 500 actions émises par la Compagnie de gestion de Matane Inc.

## 4. Immobilisations

| | 1982 | | | | 1981 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Immobilisations | | | | |
| | Acquises par donation | Autres | Amortissement accumulé | Net | Net |
| | $ | $ | $ | $ | $ |
| Terrains | 64 794 | 18 145 | | 82 939 | 82 939 |
| Quais | 3 771 913 | 73 429 | 1 348 144 | 2 497 198 | 2 628 629 |
| Bâtiments | 905 427 | 205 984 | 334 464 | 776 947 | 855 075 |
| Navires | 22 394 785 | 1 922 111 | 14 002 149 | 10 314 747 | 9 386 743 |
| Ameublement et équipement | 24 916 | 256 441 | 159 661 | 121 696 | 124 936 |
| Roulant | | 24 586 | 17 881 | 6 705 | 9 579 |
| | **27 161 835** | **2 500 696** | **15 862 299** | **13 800 232** | **13 087 901** |

**Installations portuaires** – Les gares et quais de Matane et Godbout appartenant au gouvernement du Québec sont mis gratuitement à la disposition de la Société.

## 5. Frais reportés

Ce poste représente les frais encourus pour l'acquisition et la modification des quais de la traverse Québec/Lévis, antérieurement à la construction de quais permanents. Il sont amortis par montants annuels égaux sur une période de vingt ans échéant en 1993.

## 6. Dette à long terme

L'emprunt à long terme de 1,4 million $ représente le financement temporaire obtenu pour l'acquisition des actions de la Compagnie de Navigation Charlevoix-Saguenay Limitée. Cet emprunt à demande remboursable au plus tard le 31 mars 1983, porte intérêt à un taux annuel variable basé sur le coût des fonds à l'institution bancaire partie au prêt majoré d'un écart, mais en aucun cas le taux des intérêts à payer sur une base mensuelle ne devra être supérieur au taux préférentiel d'une banque désignée à la convention.

Au 31 mars 1983, l'emprunt doit être converti en un emprunt à long terme pour une durée n'excédant pas douze ans et demi, à un taux d'intérêt annuel ne devant pas excéder le taux préférentiel de l'une ou l'autre des principales banques à charte canadienne majoré de 1%.

## 7. Crédit reporté

Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations :

| | 1982<br>$ | 1981<br>$ |
|---|---|---|
| Solde au début de l'exercice | 11 205 116 | 12 710 657 |
| Participation de l'exercice | 2 622 714 | 124 965 |
| | **13 827 830** | **12 835 622** |
| **Virement à l'état des résultats équivalent aux montants suivants :** | | |
| Amortissement des immobilisations | 1 667 031 | 1 603 639 |
| Disposition d'immobilisations acquises par donation | | 26 867 |
| | **1 667 031** | **1 630 506** |
| **Solde à la fin de l'exercice** | **12 160 799** | **11 205 116** |
| **Ce solde se rapporte aux immobilisations suivantes :** | | |
| Terrains | 64 794 | 64 794 |
| Quais | 2 434 241 | 2 562 359 |
| Bâtiments | 631 625 | 701 807 |
| Navires | 9 020 433 | 7 864 024 |
| Ameublement et équipement | 9 706 | 12 132 |
| | **12 160 799** | **11 205 116** |

## 8. Autres revenus

| | 1982<br>$ | 1981<br>$ |
|---|---|---|
| Intérêts sur dépôts bancaires | 278 222 | 166 940 |
| Intérêts sur emprunts à long terme | (261 099) | (193 849) |
| Revenus financiers nets | 17 123 | (26 909) |
| Stationnement et divers | 29 114 | 26 108 |
| Machines distributrices | 48 658 | 34 136 |
| Perte sur dispositions d'immobilisations | | (2 746) |
| Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires | 139 910 | |
| | **234 805** | **30 589** |

## 9. Participation du gouvernement du Québec

| | 1982<br>$ | 1981<br>$ |
|---|---|---|
| Subventions d'opération : | | |
| Encaissées | 15 250 000 | 10 900 000 |
| À recevoir | 120 560 | 744 331 |
| | **15 370 560** | **11 644 331** |
| Virement de crédit reporté (note 7) | 1 667 031 | 1 630 506 |
| | **17 037 591** | **13 274 837** |

Le 31 mars 1982, le gouvernement du Québec a autorisé le ministère des Transports à verser à la Société une subvention de 2 100 000 $ relativement au déficit anticipé de l'exercice se terminant le 31 mars 1983. Cette subvention a été reçue par la Société le 20 avril 1982 et elle sera créditée aux résultats de l'exercice 1982-1983.

## 10. Contrat de location – exploitation à long terme

**La Société a signé des baux relatifs à la location de navires comportant les modalités suivantes :**

**Navire Armand-Imbeau**

- La période minimum du bail est de quinze ans et se termine le 10 avril 1995. Cette période peut être prolongée de cinq ans si la Société décide d'exercer l'option prévue à cet effet;
- Le loyer de base est de trente versements semestriels de 329 092 $ plus ou moins un ajustement selon que la moyenne arithmétique des taux préférentiels de base de trois banques données est supérieure ou inférieure à 15,75%;
- La Société peut exercer une option d'achat de ce navire le 10 avril 1995 au prix de 850 680 $ ou le 10 avril 2000 au prix de 400 320 $ s'il y a prolongation du bail.

**Navire Jos-Deschênes**

- La période minimum du bail est de dix ans et se termine le 9 juillet 1990. Cette période peut être prolongée de six ans si la Société décide d'exercer l'option prévue à cet effet;
- Le loyer semestriel a été fixé à 313 638 $;
- La Société peut exercer une option d'achat de ce navire le 10 juillet 1990 au prix de 2 998 800 $ ou le 10 juillet 1995 au prix de 849 660 $ s'il y a prolongation du bail.

Le total des paiements minimums futurs exigibles en vertu des contrats de location est de 5 018 216 $ pour le navire Jos-Deschênes et il est estimé à 8 500 000 $ pour le navire Armand-Imbeau.

**Les loyers imputés aux résultats de l'exercice sont :**

| | 1982<br>$ | 1981<br>$ |
|---|---|---|
| Navire Armand-Imbeau | 807 374 | 636 331 |
| Navire Jos-Deschênes | 627 277 | 627 277 |
| | **1 434 651** | **1 263 608** |

## 11. Congés de maladie

Les congés de maladie accumulés en fin d'exercice par les employés et non représentés aux états financiers sont estimés à 149 000 $.

## 12. Éventualités

La Société conteste les comptes de taxes foncières de la Communauté Urbaine de Québec pour les années 1976 à 1979 inclusivement totalisant 193 930 $ au 31 mars 1982. La Société, entreprise possédée entièrement par le gouvernement du Québec, est d'opinion que ces comptes ne sont pas justifiés pour cette période. Le règlement de ce litige sera inscrit aux résultats dans l'exercice où il sera connu.